





## THE YEAR AT A GLANCE

(Dollars in thousands, except where indicated by \*)

	1970	1969
Operating Revenue	<b>\$12,796</b>	\$ 9,982
Operating Expenses	<b>9,832</b>	7,808
Earnings after taxes before extraordinary item	<b>417</b>	388
Gain on Revaluation of long-term liabilities payable in U.S. currency	<b>162</b>	—
Net Earnings for Year	<b>579</b>	388
Per Share*		
Cash Flow from Operations	<b>1.29</b>	1.03
Net Earnings	<b>0.35</b>	0.24
Fully diluted net earnings	<b>0.33</b>	0.24
Working Capital	<b>(1,380)</b>	682
Flight Equipment at Cost	<b>19,423</b>	11,904
Long-Term Debt	<b>13,274</b>	9,178
Number of Employees*	<b>385</b>	382

## CONTENTS

- 1 BOARD OF DIRECTORS AND MANAGEMENT
- 3 NORDAIR IN FLIGHT
- 3 NORDAIR PEOPLE
- 4 ROUTE MAP
- 5 REPORT TO SHAREHOLDERS
- 7 FINANCIAL STATEMENTS
- 12 FIVE YEARS IN REVIEW
- 13 THE NORDAIR PLANES
- 13 IN FLIGHT TO THE NORTH
- 14 SOUTHERN SCHEDULED SERVICE
- 15 TO 90° IN THE SHADE
- 17 THE NORDAIR FUTURE

### Head Office:

MONTREAL INTERNATIONAL  
AIRPORT,  
DORVAL, QUEBEC, CANADA.

### Auditors:

RIDDELL, STEAD & CO.,  
MONTREAL, QUEBEC.

### Counsel:

LAING, WELDON, COURTOIS ET AL.,  
MONTREAL, QUEBEC.

### Bankers:

THE BANK OF MONTREAL,  
MONTREAL, QUEBEC.

## COUP D'OEIL SUR L'ANNÉE

(Sommes exprimées en milliers de dollars, sauf aux postes marqués d'un \*)

	1970	1969
Revenu d'exploitation	<b>\$12,796</b>	\$ 9,982
Dépenses d'exploitation	<b>9,832</b>	7,808
Bénéfice après impôt et avant poste extraordinaire	<b>417</b>	388
Gain sur réévaluation de dettes à long terme payables en dollars américains	<b>162</b>	—
Bénéfice net de l'exercice	<b>579</b>	388
Par action*		
Fonds provenant de l'exploitation	<b>1.29</b>	1.03
Bénéfices nets	<b>0.35</b>	0.24
Bénéfices nets dilués	<b>0.33</b>	0.24
Fonds de roulements	<b>(1,380)</b>	682
Avions et matériel au coût	<b>19,423</b>	11,904
Dettes à long terme	<b>13,274</b>	9,178
Nombre d'employés*	<b>385</b>	382

## TABLE DES MATIÈRES

- 1 CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION
- 3 NORDAIR EN PLEIN ESSOR
- 3 LE PERSONNEL DE NORDAIR
- 4 CARTE DES ROUTES
- 5 RAPPORT AUX ACTIONNAIRES
- 7 RAPPORTS FINANCIERS
- 12 TABLEAU COMPARATIF DE CINQ ANNÉES
- 13 LA FLOTTE DE NORDAIR
- 13 EN VOL VERS LE NORD
- 14 SERVICES AU SUD
- 15 90° À L'OMBRE
- 17 NORDAIR ET L'AVENIR

### Siège social:

AEROPORT INTERNATIONAL  
DE MONTREAL,  
DORVAL, QUEBEC, CANADA.

### Vérificateurs:

RIDDELL, STEAD & CO.,  
MONTREAL, QUEBEC.

### Conseillers juridiques:

LAING, WELDON, COURTOIS ET AL.,  
MONTREAL, QUEBEC.

### Banquiers:

LA BANQUE DE MONTREAL,  
MONTREAL, QUEBEC.

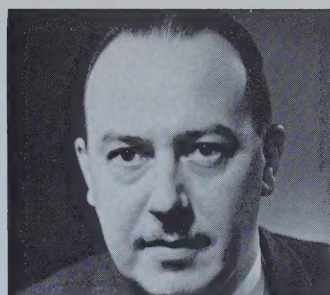


## Board of Directors Conseil d'administration

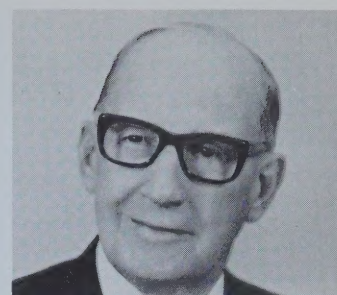
1. JAMES F. TOOLEY  
MONTREAL, QUE.  
CHAIRMAN OF THE BOARD  
PRESIDENT DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION
2. ROLAND G. LEFRANÇOIS  
MONTREAL, QUE.  
PRESIDENT
3. FREDERICK T. BRIGGS  
TORONTO, ONT.
4. CARL F. BURKE  
CHARLOTTETOWN, P.E.I.
5. THE HON.  
LOUIS DE G. GIGUERE  
MONTREAL, QUE.  
SENATOR - SENATEUR
6. F. R. GRAHAM  
MONTREAL, QUE.  
VICE-CHAIRMAN - VICE-PRESIDENT  
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
OSWALD, DRINKWATER & GRAHAM  
LTD.
7. JOHN W. HENLEY  
BURLINGTON, ONT.  
VICE-PRESIDENT - PERSONNEL  
WESTINGHOUSE CANADA LIMITED
8. HENRY M. MARX  
NEW YORK, N.Y.  
VICE-PRESIDENT  
PARTNER - ASSOCIE  
KRAMER, MARX, GREENLEE &  
BACKUS  
SOLICITORS - AVOCATS
9. DR. RICHARD D. McKENNA  
MONTREAL, QUE.  
VICE-PRESIDENT  
PHYSICIAN - MEDECIN
10. FRANK D. NEWTON  
ISLINGTON, ONT.  
PARTNER - ASSOCIE  
WILSON, NEWTON, ROBERTS  
ARCHITECTS - ARCHITECTES
11. PAUL L. PELLETIER  
MONTREAL, QUE.  
VICE-PRESIDENT  
PRESIDENT -  
PELLETIER ENGINEERING  
(INTERNATIONAL) LTD.



1



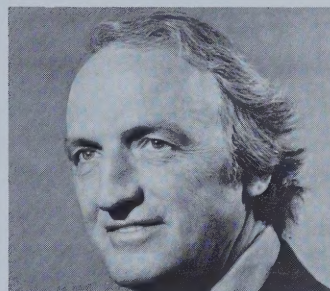
2



3



4



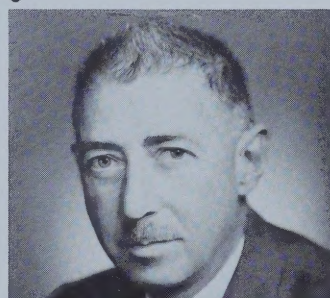
5



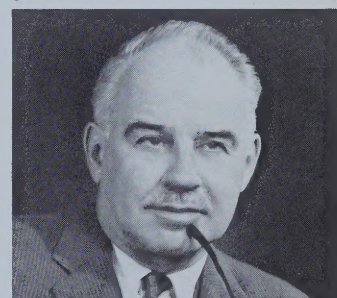
6



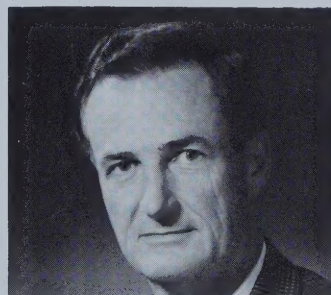
7



8



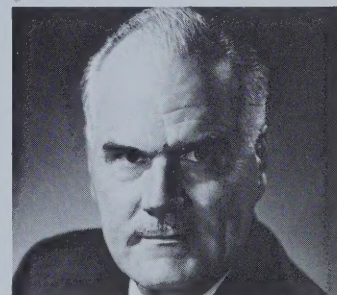
9



10



11



12

## Other Members of Management Autres membres de la direction

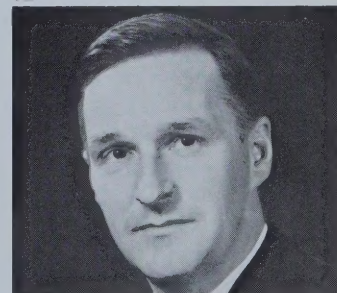
12. GEORGES G. JAMES  
VICE-PRESIDENT -  
FINANCE AND SECRETARY -  
FINANCE ET SECRETAIRE
13. J. FRANK HENLEY  
VICE-PRESIDENT  
OPERATIONS - EXPLOITATION
14. ROGER E. MORAWSKI  
VICE-PRESIDENT -  
ENGINEERING - GENIE
15. KURT P. PEIFFER  
VICE-PRESIDENT -  
TRAFFIC DEVELOPMENT -  
DEVELOPPEMENT DU TRAFIC
16. JACQUES C. LEGER  
VICE-PRESIDENT  
MARKETING AND TREASURER -  
MARKETING ET TRESORIER
17. MRS. JOYCE H. McLAUGHLIN  
COMPTROLLER - CONTROLEUR
18. CAPT. J. C. MORDEN  
CHIEF PILOT - PILOTE EN CHEF



13



14



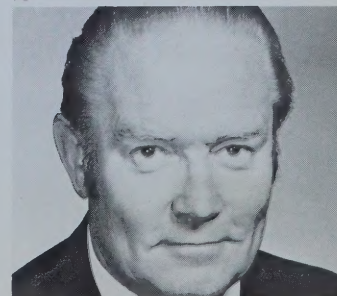
15



16



17



18







(Left) 5 of the average of 60 Captains and First Officers on the Nordair payroll throughout the year. Many of our pilots are long-time employees, and 19 have logged more than 15,000 hours flying time.

(Right) A full size automobile shipped 1300 miles from Montreal is off-loaded at Frobisher Bay. This is one of the unusual items of cargo which Nordair carries on its jet service to the Eastern Arctic.

A Nordair 737 during a stop over at Frobisher Bay, the administrative center of the Eastern Northwest Territories government.

(Gauche) Ces cinq pilotes font partie de l'équipe de soixante commandants de bord et co-pilotes. De nombreux pilotes sont au service de Nordair depuis plusieurs années. Dix-neuf d'entre eux ont plus de 15,000 heures de vol.

(Droite) Cette voiture en cours de déchargement à Frobisher Bay a été expédiée de Montréal à 1,300 milles de là.

Un 737 de Nordair au cours d'une escale à Frobisher Bay, centre administratif de la région est des territoires du Nord-Ouest.

## Nordair in Flight "an innovative reality"

Underlying the Company's 24 year growth is the resource development of Northern Quebec and the social and economic development of Canada's Eastern Arctic, in which Nordair has played a vital role since its beginning in 1947. The Company, at that time known as Boreal Airways Limited, provided charter services with single-engine aircraft to the developing construction and mining industries. In 1953, the increasing demands of passenger and cargo services were met with the acquisition of Mont-Laurier Aviation Co. Limitée, and in 1960, with the purchase of Wheeler Airlines Limited, "Nordair in flight" was an "innovative reality" in the Canadian Airline Industry. Recent years have seen a marked extension in Nordair's scheduled flights, a rapid growth in southern charter services and an upgrading of the Nordair "product" with the introduction of the Boeing 737 twin jet aircraft, with its capability for operating in a mixed cargo-passenger configuration on gravel runways.

## The Nordair People "from the ground up"

Nordair's achievements are the result of its people. "From the ground up" they have built the airline's reputation for efficiency, dependability and safety. During 1970, Nordair concluded labour agreements with the International Association of Machinists and the Canadian Airline Dispatchers Association up to May 31, 1972 and September 30, 1973 respectively. The agreement with our cabin attendants was renewed in early 1971 to expire in December 1972. The Canadian Airline Pilots Association agreement expired on March 31, 1971 and in August 1971 is at the stage of conciliation. Management personnel represents a mixture of youth, experience and varied backgrounds, a necessary complement in a growing company such as Nordair. The total of Nordair's personnel remained at the same level from year end 1969 to year end 1970 at slightly less than 400 people although Company revenues increased by 28% during the same period. There is seasonal fluctuation in the number of employees and in July 1971 there were 488 personnel.

## Nordair en plein essor

### Un remarquable esprit d'innovation

L'expansion de la Compagnie, qui se poursuit depuis vingt-quatre années, repose sur la mise en valeur des ressources du nord du Québec et les développements sociaux et économiques de l'est de l'Arctique canadien. C'est là que Nordair, depuis sa fondation en 1947, a joué un rôle de première importance. La Compagnie, alors connue sous le nom de Boreal Airways Limited, et qui ne possédait qu'un avion monomoteur, faisait du transport à la demande pour le compte des entreprises d'exploitation minière et de construction. En 1953, l'accroissement de la demande, aussi bien pour le transport des passagers que pour celui du fret, devint tel que la Compagnie fit l'acquisition de Mont-Laurier Aviation Co. Limitée et, en 1960, de Wheeler Airlines Limited. Nordair avait dès lors pris son plein essor et était devenue une entreprise importante de l'industrie canadienne des transports aériens.

Faisant toujours preuve d'un remarquable esprit d'innovation, Nordair a sensiblement développé ses services réguliers au cours des dernières années en ajoutant de nouvelles villes à son réseau. Par ailleurs, la Compagnie a rapidement développé ses vols nolisés vers le sud tout en améliorant la qualité de son service grâce à l'acquisition d'appareils bi-réacteurs Boeing 737 pouvant être utilisés en version mixte fret-passagers et permettant l'atterrissage et le décollage sur des pistes de gravier.

## Le personnel de Nordair

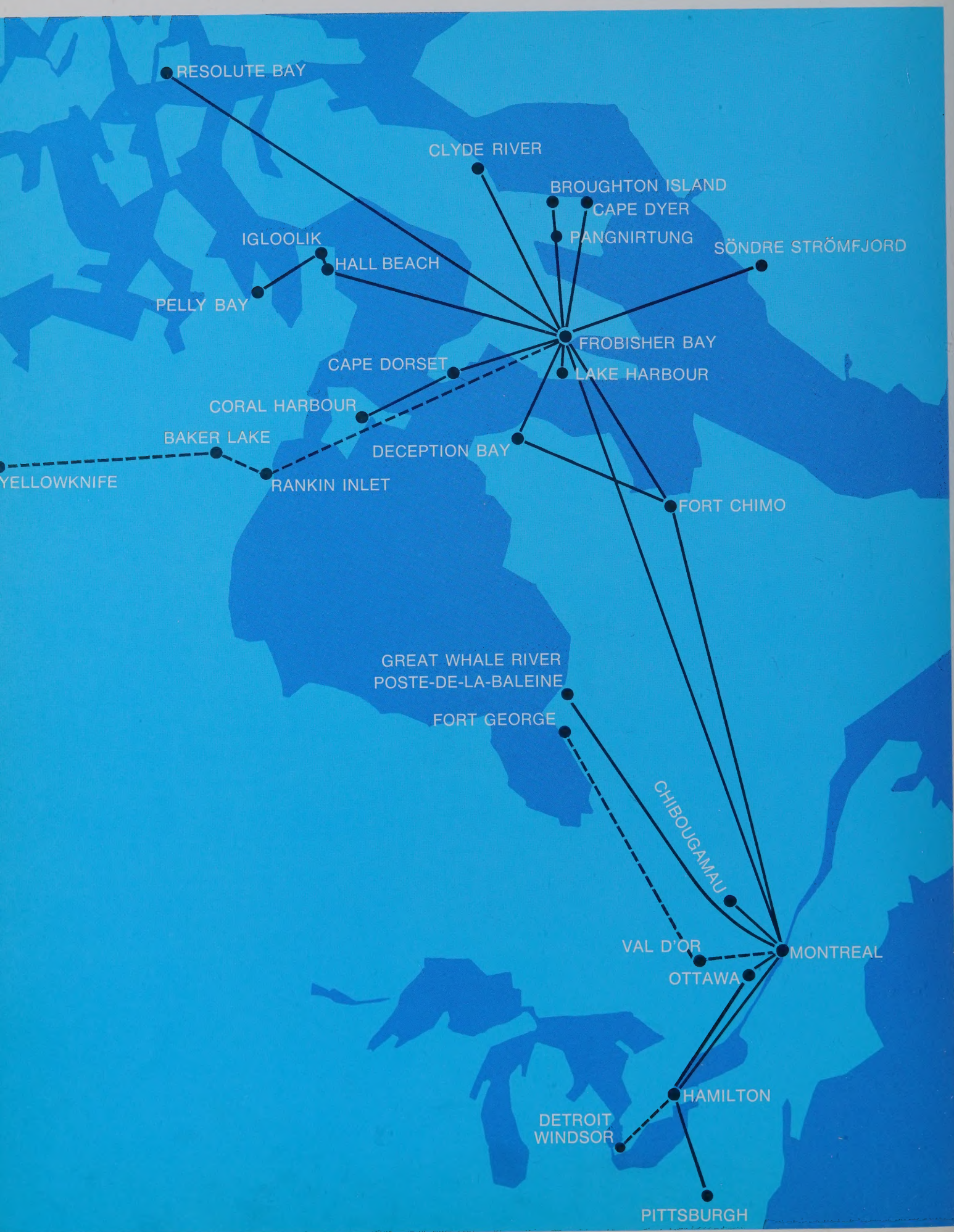
### Du haut en bas de l'échelle

La réussite de Nordair est due au travail remarquable de son personnel. Chacun, du haut en bas de l'échelle, a contribué à établir l'excellente réputation de compétence, de fiabilité et de sûreté de la compagnie. En 1970, Nordair a signé des conventions collectives de travail avec l'Association Internationale des Machinistes et avec l'Association Canadienne des Surveillants des Vols des Lignes Aériennes. Ces conventions expireront les 31 mai 1972 et 30 septembre 1973, respectivement. La convention avec notre personnel de service de bord a été révisée au début de 1971 et expirera en décembre 1972. La convention avec l'Association Canadienne des Pilotes de Lignes Aériennes qui est venue à expiration le 31 mars 1971 était, en août 1971, au stade de la conciliation.

Le personnel de direction est composé d'éléments ayant des formations et des antécédents variés et qui apportent à l'entreprise la jeunesse aussi bien que l'expérience, qualités nécessaires à une compagnie éprise de progrès comme Nordair.

A la fin de l'année 1970, le personnel de Nordair était sensiblement le même que celui employé à la fin de 1969, soit un peu moins de 400 personnes. Cette stabilité dans le personnel a été obtenue même si les revenus de la Compagnie ont augmenté de 28% pendant la même période. Des fluctuations saisonnières se produisent évidemment dans les effectifs et, en juillet 1971, Nordair employait 488 personnes.







Map showing the network of Nordair's scheduled services in Canada and the United States.

Present routes.

Routes currently being applied for

The map showing Nordair's route structure of scheduled services should not contain a line of any kind between Frobisher Bay and Søndre Strømfjord.

Cette carte montre le réseau des lignes régulières de Nordair au Canada et aux Etats-Unis.

Lignes actuelles.

Lignes pour lesquelles une demande a été déposée.

La carte montrant le réseau des lignes régulières de Nordair ne devrait inclure aucune ligne entre Frobisher Bay et Søndre Strømfjord.

## Report to Shareholders

Earnings for the year ended December 31, 1970, after providing for Current and Deferred Income Taxes and including a non-recurring profit on currency exchange, amounted to \$579,313., or \$0.35 per share compared with \$387,569., or \$0.24 per share for the previous year. Earnings before Income Taxes, not including profit on currency exchange were \$904,535. as against \$784,919., in 1969.

The profit on exchange amounted to \$162,128. arising from a decrease in the Canadian equivalent of our loans payable in U.S. funds due to the increased value of the Canadian Dollar.

The cash flow from operations amounted to \$2,135,000. or \$1.29 per share, an improvement of \$432,000. and \$0.26 per share over 1969. At 31st December 1970 there was a working capital deficiency of \$1,380,326. The current portion of long-term debt which is included as current liabilities amounted to \$1,820,861. A statement of changes in working capital which occurred during the year is attached. Total operating revenue was \$12,795,620.; an increase of 28.2% from \$9,981,691. in 1969. Scheduled services accounted for 54.8% of the total revenue amounting to \$7,023,000., an increase of 24% over the previous year while revenue from charter flights increased from \$4,016,000. to \$5,574,000., an increase of 38.8%.

Traffic on the Montreal/Hamilton service increased gradually since it commenced in late April 1969. There were 67,400 passengers carried in 1970 compared to 27,700 in 1969. In April 1971, Ottawa was added to the Montreal/Hamilton service and in September it is planned to also extend this service to Pittsburgh, Pennsylvania, under licenses granted by the Canadian and United States Governments.

Service by 737 aircraft to resource development areas in Northern Quebec commenced in 1970 on a charter basis and has been converted to a scheduled service in 1971 with the extension of our service from Fort Chimo to Deception Bay. Traffic to the other main points served, Resolute Bay, Frobisher Bay, Fort Chimo and Great Whale River also continued to increase.

The population of Frobisher has doubled during the last three years, and with the increase in activity there, as well as it being the main center in the Eastern Arctic, further increases will take place. In 1970 an eight storey apartment building and a fifty room hotel were completed and a five storey apartment building is presently under construction. A new school has been built and Frobisher will be the main education center for the Eastern Arctic.

Nordair continues to provide lateral air service for the Dewline from Cape Dyer on the East Coast of Baffin Island to Barter Island in Alaska.

## Rapport aux actionnaires

Les bénéfices nets pour l'exercice terminé le 31 décembre 1970, après provision pour impôts et y compris un gain extraordinaire sur change étranger se sont élevés à \$579,313, ou \$0.35 par action, comparativement à \$387,569, ou \$0.24 par action, pour l'exercice précédent. Les bénéfices avant impôt, sans tenir compte du gain sur change, ont été de \$904,535, comparativement à \$784,919 en 1969. L'augmentation de la valeur du dollar canadien par rapport à celle du dollar américain a provoqué un gain sur change de \$162,128 sur nos emprunts payables en fonds américains.

Le fonds de roulement provenant de l'exploitation s'est élevé à \$2,135,000 ou \$1.29 par action, soit une amélioration de \$432,000 et de \$0.26 par action sur l'année 1969.

Au 31 décembre 1970, le fonds de roulement était déficitaire de \$1,380,326. La partie de la dette à long terme, exigible à court terme et apparaissant dans les exigences au bilan, est de \$1,820,861.

On trouvera en annexe un état indiquant les fluctuations du fonds de roulement.

Le revenu total d'exploitation a été de \$12,795,620, soit une augmentation de 28.2% par rapport au chiffre de \$9,981,691 réalisé en 1969. Les services réguliers ont représenté 54.8% du revenu total, avec un chiffre de \$7,023,000, soit une augmentation de 24% sur l'année précédente. Le revenu provenant de vols nolisés est passé de \$4,016,000 à \$5,574,000, soit une augmentation de 38.8%.

Le trafic passagers sur la ligne Montréal-Hamilton s'est accru de façon régulière depuis le début du service, fin avril 1969. Nous avons ainsi transporté 67,400 passagers en 1970, comparativement à 27,700 en 1969. Depuis avril 1971, notre ligne Montréal-Hamilton dessert également Ottawa et nous projetons de prolonger la ligne jusqu'à Pittsburgh (Pennsylvanie) en septembre prochain.

En 1971, nous avons prolongé notre service régulier avec B-737 de Fort Chimo à Deception Bay, dans la péninsule de l'Ungava. Cette région n'était desservi en 1970 que par avion nolisé. Le trafic aux principaux points desservis, Resolute Bay, Frobisher Bay, Fort Chimo et Poste-de-la-Baleine a aussi continué d'augmenter. La population de Frobisher a doublé au cours des trois dernières années et, si l'on tient compte de l'augmentation des activités dans la région et du fait que c'est le plus important centre de l'est de l'Arctique, on peut escompter d'autres augmentations.

En 1970, deux immeubles, dont une maison de rapport de huit étages et un hôtel de cinquante chambres, ont été construits, et une autre maison de rapport de cinq étages est présentement en construction. Une nouvelle école a été construite et Frobisher deviendra le principal centre d'éducation de l'Arctique de l'est. Nordair continue d'assurer un service pour la Dewline, de Cape Dyer, sur la côte est de la Terre de Baffin, jusqu'à Barter Island, en Alaska.

Les tarifs passagers sur les lignes du Nord, pour les voyageurs en provenance de Montréal, ont été augmentés d'environ 7½ % le 14 juin 1970 et le tarif sur la ligne de Hamilton a subi une augmentation de 12% au mois d'août. Cette dernière augmentation coïnci-



Passenger fares on northern services from Montreal were increased by approximately 7½ % on June 14, 1970 and on August 5, 1970, an increase of 12% was put into effect on our Hamilton service. This latter change coincided with increases announced by the main line carriers. Minor changes to southern schedule and charter and cargo rates were made during the year and in 1971, but no changes were made in the Baffin Island fares or in domestic charter rates.

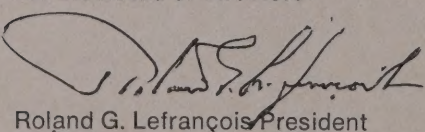
In 1970 the expansion and upgrading of existing Nordair products and services was highlighted by the purchase of the third Boeing 737 aircraft delivered in May. A survey of the 41 operators of B-737 aircraft made by the manufacturer, listed Nordair fifth in terms of aircraft utilization at 7.1 hours per day per aircraft.

The Company policy is to depreciate the 737 aircraft based on an estimated flying time of 42,000 hours to a residual value of 15%. This is the basis of depreciation generally used by carriers who provide scheduled services with 737 aircraft. Depreciation charged to income in 1970 was \$1,048,000., an increase of 23% over 1969.

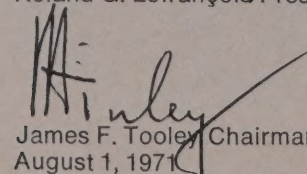
Interest expense in 1970 amounted to \$1,020,000. compared with \$588,000. in 1969, with the increase accounted for by the cost of additional financing for the third B-737. Nordair's interest rates on 737 purchases are primarily tied to the chartered bank's prime rate and in 1970 the interest rate averaged just under 9%. This figure is expected to drop in 1971 to about 8% per annum, due to the decline in the prime rate.

The increase in activity by all levels of government in the social and economic development of the Arctic and by the resource oriented companies will require a continuous increase in the services provided by the Company. Nordair has an application before the Canadian Transport Commission to provide an East-West service between Frobisher Bay and Yellowknife with intermediate stops at Coral Harbour, Baker Lake and Rankin Inlet. Application is also before the Commission for the Company to extend its service from Hamilton to Windsor. The Company also looks forward to increasing its Southern route network with the implementation of the Regional Air Carrier policy within its region as defined by the Minister of Transport.

The year 1970 may be considered a turning point in Nordair's development with the groundwork having been laid for a period of sustained growth throughout the seventies. For the Board of Directors



Roland G. Lefrançois, President



James F. Tooley, Chairman of the Board  
August 1, 1971

dait avec des relèvements de tarifs annoncés par les principaux transporteurs canadiens. De légers ajustements ont été apportés aux tarifs de nolisement vers le sud et aux tarifs fret, au cours de l'année. Les tarifs en vigueur pour la Terre de Baffin et les tarifs de nolisement à l'intérieur du Canada n'ont subi aucune modification.

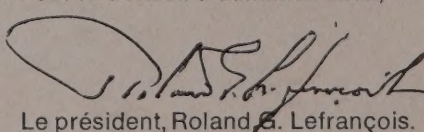
L'acquisition du troisième Boeing 737, en mai 1970, a mis en relief l'expansion de la Compagnie et l'amélioration de ses services. Une étude réalisée par Boeing auprès des 41 compagnies qui utilisent le B-737 a montré que Nordair est en cinquième place pour ce qui est de la durée d'utilisation de l'appareil, avec 7.1 heures par jour.

L'amortissement aux livres des Boeing 737 est calculé sur une durée d'utilisation estimée à 42,000 heures de vol, avec une valeur résiduelle de 15%. C'est le mode de calcul de l'amortissement généralement pratiqué par les transporteurs assurant des services réguliers avec ce type d'appareils. L'amortissement total déduit des revenus en 1970 s'est élevé à \$1,048,000, soit une augmentation de 23% par rapport à 1969.

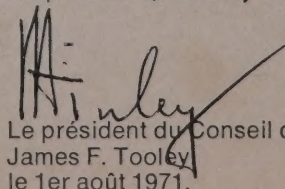
Les intérêts payés en 1970 se sont élevés au total à \$1,020,000, comparativement à \$588,000 en 1969. Cette augmentation provient des emprunts supplémentaires rendus nécessaires en 1970 par l'acquisition du troisième B-737. Le taux d'intérêt sur ces emprunts est lié au taux préférentiel des banques à charte et, en 1970, la moyenne des taux d'intérêt payés par la Compagnie s'est située un peu au-dessous de 9%. Ce chiffre devrait baisser jusqu'environ 8% pour l'année 1971, étant donné la baisse du taux préférentiel.

Par suite de l'intensification des efforts des gouvernements dans le développement socio-culturel de l'Arctique et par suite du développement des entreprises de mise en valeur des ressources, les services fournis par la Compagnie devront être continuellement accrus. Nordair a déposé une demande à la Commission Canadienne des Transports en vue de l'exploitation d'une ligne est-ouest reliant Frobisher Bay et Yellowknife avec escale à Coral Harbour, Baker Lake et Rankin Inlet. Une demande a également été déposée devant la même Commission pour la prolongation jusqu'à Windsor de la ligne de Hamilton. La Compagnie espère également développer son réseau vers le sud avec la mise en vigueur de la Réglementation des Transporteurs Aériens Régionaux, et cela dans la région définie par le Ministère des Transports. On peut considérer que l'année 1970 a marqué un tournant dans le développement de Nordair, des fondations solides ayant été établies pour une période d'expansion soutenue au cours de la présente décennie.

Pour le Conseil d'administration,



Le président, Roland G. Lefrançois.



Le président du Conseil d'administration,  
James F. Tooley  
le 1er août 1971.



**Consolidated Statement of Earnings and Retained Earnings for the year ended December 31, 1970****Etat consolidé des bénéfices et des bénéfices non répartis pour l'année terminée le 31 décembre 1970**

	1970	1969	
<b>Revenue</b>	<b>\$12,795,620</b>	<b>\$ 9,981,691</b>	<b>Revenus</b>
<b>Costs and Expenses</b>			<b>Coûts et dépenses</b>
Operating expenses	9,832,102	7,807,939	Frais d'exploitation
Depreciation	1,047,625	849,590	Amortissement
Interest including interest on long-term liabilities of \$1,086,797 (1969 — \$625,568) — net	1,020,444	587,705	Intérêt y compris l'intérêt sur les dettes à long terme de \$1,086,797 (1969 — \$625,568) — net
	<u>11,900,171</u>	<u>9,245,234</u>	
<b>Earnings from Operations</b>	<b>895,449</b>	<b>736,457</b>	<b>Bénéfices d'exploitation</b>
<b>Gain on Sale of fixed Assets — net</b>	<b>9,086</b>	<b>48,462</b>	<b>Gain sur disposition d'immobilisation — net</b>
	<u>904,535</u>	<u>784,919</u>	
<b>Income Taxes</b>	<b>487,350</b>	<b>397,350</b>	<b>Impôts sur le revenu</b>
	<u>417,185</u>	<u>387,569</u>	<b>Bénéfices compte non tenu du poste extraordinaire</b>
<b>Earnings Before Extraordinary Item</b>	<b>417,185</b>	<b>387,569</b>	
Gain on revaluation of long-term liabilities payable in U.S. currency	162,128	—	Gain sur réévaluation de dettes à long terme payables en fonds américains
	<u>579,313</u>	<u>387,569</u>	<b>Bénéfices de l'année (Note 5)</b>
<b>Earnings for Year (Note 5)</b>	<b>579,313</b>	<b>387,569</b>	
Retained earnings at beginning of year	2,421,843	2,034,274	Bénéfices non répartis au début de l'année
<b>Retained Earnings at End of Year</b>	<b>\$ 3,001,156</b>	<b>\$ 2,421,843</b>	<b>Bénéfices non répartis à la fin de l'année</b>

**Consolidated Statement of source and Application of Funds for the year ended December 31, 1970****Etat consolidé de la provenance et de l'utilisation des fonds pour l'année terminée le 31 décembre 1970**

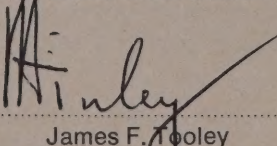
	1970	1969	
<b>Source of Funds</b>			<b>Provenance des fonds</b>
Operations			Exploitation
Earnings for year	\$ 579,313	\$ 387,569	Bénéfices de l'année
Non-cash charges			Imputations non en espèces
Depreciation	1,047,625	849,590	Amortissement
Amortization of development and pre-operating costs	190,696	76,510	Amortissement des frais de mise en exploitation ou encourus avant exploitation
Deferred income taxes	480,000	390,000	Impôts sur le revenu reportés
	<u>2,297,634</u>	<u>1,703,669</u>	
Gain on revaluation of long-term liabilities payable in U.S. currency	162,128	—	Gain sur réévaluation de dettes à long terme payables en fonds américains
	<u>2,135,506</u>	<u>1,703,669</u>	
Sale of capital stock	—	636,615	Emission de capital actions
Increase in long-term liabilities	5,030,871	4,067,000	Augmentation de la dette à long terme
Net book value of fixed assets sold	63,776	399,599	Valeur nette aux livres des immobilisations vendues
	<u>7,230,153</u>	<u>6,806,883</u>	
<b>Application of Funds</b>			<b>Utilisation des fonds</b>
Purchase of fixed assets	7,872,030	5,939,408	Achat d'immobilisations
Development and pre-operating costs	123,258	123,339	Frais de mise en exploitation ou encourus avant exploitation
Payment of long-term debt	1,297,000	300,000	Remboursement de la dette à long terme
	<u>9,292,288</u>	<u>6,362,747</u>	
<b>Increase (Decrease) in Working Capital</b>	<b>(2,062,135)</b>	<b>444,136</b>	<b>Augmentation (diminution) du fonds de roulement</b>
Working capital at beginning of year	681,809	237,673	Fonds de roulement au début de l'année
<b>Working Capital (Deficiency) at End of Year</b>	<b>\$ (1,380,326)</b>	<b>\$ 681,809</b>	<b>Fonds de roulement (déficit) à la fin de l'année</b>

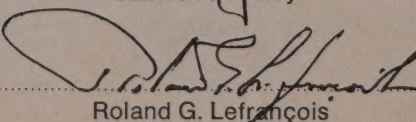


**Consolidated Balance Sheet as at December 31, 1970**

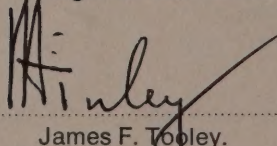
<b>Assets</b>			<b>Actif</b>
	<b>1970</b>	<b>1969</b>	
<b>Current Assets</b>			<b>Disponibilités</b>
Cash	\$ 493,983	\$ 2,508,938	Encaisse
Accounts receivable	1,420,587	1,879,155	Comptes à recevoir
Due from officers and employees	60,693	58,610	Dû par les officiers et les employés
Income and special refundable taxes	—	16,498	Impôts et impôt spécial sur le revenu remboursables
Inventory of spare parts and gasoline at the lower of cost or replacement cost	591,388	407,602	Stock de pièces de rechange et d'essence au moindre du coût et de la valeur de remplacement
Prepaid insurance and other expenses	58,602	46,079	Assurance et autres frais payés d'avance
	<u>2,625,253</u>	<u>4,916,882</u>	
<b>Property and Equipment at cost</b>			<b>Propriétés et équipement au prix coûtant</b>
Land	154,334	154,334	Terrains
Flight equipment	19,423,488	11,903,596	Équipement d'aviation
Accumulated depreciation	1,840,513	1,028,828	Amortissement accumulé
	<u>17,582,975</u>	<u>10,874,768</u>	
Other property and equipment	2,412,442	2,058,824	Autres propriétés et équipement
Accumulated depreciation	1,168,828	960,761	Amortissement accumulé
	<u>1,243,614</u>	<u>1,098,063</u>	
Deposit on aircraft under construction	—	93,129	Dépôt sur avion en construction
	<u>18,980,923</u>	<u>12,220,294</u>	
<b>Deferred Charges (Note 1)</b>	<u>291,567</u>	<u>359,005</u>	<b>Frais reportés (Note 1)</b>
	<u>\$21,897,743</u>	<u>\$17,496,181</u>	

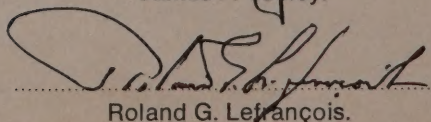
Signed on behalf of the board:

  
 Director  
 James F. Tooley

  
 Director  
 Roland G. Lefrançois

Signé au nom du conseil d'administration

  
 Administrateur  
 James F. Tooley.

  
 Administrateur  
 Roland G. Lefrançois.



## Bilan consolidé au 31 décembre 1970

Liabilities			Passif	
	1970	1969	Exigibilités	
<b>Current Liabilities</b>				
Accounts payable and accrued charges	\$ 1,909,310	\$ 2,864,483	Comptes à payer et frais courus	
Unearned revenue	275,408	73,590	Revenus non gagnés	
Long-term liabilities — current portion	1,820,861	1,297,000	Dettes à long terme — portion exigible	
	<u>4,005,579</u>	<u>4,235,073</u>		
<b>Long-term Liabilities — schedule</b>	<u>11,452,743</u>	<u>7,881,000</u>	<b>Dettes à long terme — cédule</b>	
<b>Deferred Income Taxes (Note 2)</b>	<u>1,080,000</u>	<u>600,000</u>	<b>Impôts sur le revenu reportés (Note 2)</b>	
<b>Shareholders' Equity</b>			<b>Avoir des actionnaires</b>	
<b>Capital Stock (Note 3)</b>			<b>Capital actions (Note 3)</b>	
Authorized			Autorisé	
100,000 4% non-cumulative, redeemable, convertible preferred shares, par value \$12 each			100,000	actions privilégiées, convertibles, rachetables, 4% non-cumulatif valeur nominale \$12 chacune
5,000,000 no par value common shares			5,000,000	actions ordinaires sans valeur nominale
Issued			Emis	
1,652,323 common shares	2,358,265	2,358,265	1,652,323	actions ordinaires
<b>Retained Earnings</b>	<u>3,001,156</u>	<u>2,421,843</u>	<b>Bénéfices non répartis</b>	
	<u>5,359,421</u>	<u>4,780,108</u>		
	<u><u>\$21,897,743</u></u>	<u><u>\$17,496,181</u></u>		



## Long-Term Liabilities as at December 31, 1970

DESCRIPTION OF DEBT	INTEREST RATE	DESCRIPTION OF SECURITY	REPAYMENT	1970	1969
<b>1. Bank of Montreal</b> Loan due by September 30, 1970	7%	—	—	\$ —	\$ 289,000
<b>2. Bank of Montreal</b> Loan due by December 31, 1975	Prime plus 2%	First Mortgage Bonds secured by 1st fixed and specific hypothec on all the property and equipment movable and immovable, and rights owned at anytime or hereafter acquired plus first floating charge. The specific mortgage describes all aircraft and related equipment the company owned as at date of signature May 28, 1968 and all the immovable property.	59 monthly instalments of \$125,000 each, January 1971 to November 1975, and a final payment of \$17,000 on December 31, 1975	7,392,000	6,150,000
<b>3. Bank of Montreal</b> Loan due by January 2, 1974	Prime plus 1½%	8% first fixed and specific hypothec, mortgage pledge and charge on the Boeing 737-242C CF-NAQ together with engines and all other equipment related to said aircraft plus floating charge on same.	6 semi-annual instalments of \$114,000 each, January 1971 to July 1973 and a final payment of \$116,000 in January 1974	800,000	—
<b>4. Nordair Holdings Ltd.</b> Loan due by January 15, 1973	7%	7% Second Mortgage Bonds secured by fixed and specific hypothec, mortgage and pledge on all the property and equipment movable and immovable (same description of property as in item Number 2).	When due	1,011,000	1,011,000
<b>5. The Boeing Company</b> Loan due by December 31, 1975 (\$1,600,000 U.S.)	Prime plus 2%	8% First Mortgage Bonds secured by a first fixed and specific hypothec, mortgage, pledge and charge on the Boeing 737-242C CF-NAB and CF-NAH engines and two change kits together with all equipment in connection with said aircraft plus floating charge on same.	When due, or earlier if Nordair Ltée — Nordair Ltd. earnings or cash flow exceed specified minimums	1,648,000	1,728,000
Notes payable due by May 15, 1977 (\$202,240 U.S.)	6%	Repayment guaranteed by the Bank of Montreal under item Number 3.	7 semi-annual instalments commencing May 15, 1974	208,307	—
<b>6. Export-Import Bank of the United States</b> Notes payable due by May 15, 1977 (\$1,817,444 U.S.)	6%	Repayment guaranteed by the Bank of Montreal under item Number 3.	7 semi-annual instalments commencing May 15, 1974	1,871,967	—
<b>7. Short Bros. &amp; Harland Ltd.</b> Loan due by October 31, 1974	6½%	Notes payable.	8 semi-annual instalments commencing April 30, 1971	342,330	—
			Current portion	13,273,604	9,178,000
				1,820,861	1,297,000
				<u>\$11,452,743</u>	<u>\$7,881,000</u>

Under the terms of the trust deeds the company has covenanted that it will not, nor will its subsidiaries or parent without the consent of the lender: (i) declare or pay dividends; (ii) expend more than \$200,000 in aggregate in capital expenditures

in any one year; (iii) reduce any class of capital stock, or change its capital structure; (iv) incur liability as guarantor or endorser except in the ordinary course of business; (v) encumber its property.

## Notes to Consolidated Financial Statements

## Notes aux états financiers consolidés

## December 31, 1970

## 31 décembre 1970

## 1. Deferred Charges

Deferred charges include development and pre-operating expenses which are being amortized over a three year period.

## 2. Deferred Income Taxes

Deferred income taxes of \$753,000 applicable to 1967 and prior years have not been recorded in the accounts.

## 3. Stock Options

As of December 31, 1970 there were options outstanding for 299,175 shares of the common shares of Nordair Ltée — Nordair Ltd. and an additional 28,502 shares were reserved for future options. The outstanding options are exercisable at \$5 per share. Options for 30,000 shares expire December 31, 1971 and the balance February 28, 1973.

Shares under option:

Directors and senior officers of the company	99,329
Other employees of the company	4,006
Shareholders and others	<u>195,840</u>
	<u>299,175</u>

## 4. Statutory Information

	1970	1969
Number of directors	11	11
Directors' remuneration	\$8,500	\$4,500
Number of officers	12	12
Officers' remuneration	\$240,358	\$199,390
Number of officers who are also directors	5	5

## 5. Earnings per Share

	1970	1969
Earnings per share before extraordinary item	\$ .25	\$ .24
Earnings per share	.35	.24
Fully diluted earnings per share before extraordinary item	.25	.24
Fully diluted earnings per share	.33	.24

Earnings per share is calculated using a weighted average of shares outstanding during the year.

Fully diluted earnings per share is calculated based on the assumption that stock options for the purchase of 299,175 common shares (1969 — 301,176) at \$5 had been exercised at the beginning of the year and the funds derived therefrom had been invested to produce an annual return of 10% before applicable income taxes. The amount of income imputed per share after income taxes was \$.24 (1969 — \$.24).

## 1. Frais reportés

Les frais reportés comprennent les frais de mise en exploitation ou encourus avant exploitation lesquels sont amortis sur une période de 3 ans.

## 2. Impôts sur le revenu reportés

Les impôts sur le revenu reportés d'un montant de \$753,000 applicables à 1967 et aux années antérieures n'ont pas été enregistrés aux livres.

## 3. Options d'achats d'actions

Au 31 décembre 1970 des options d'achats pour 299,175 actions ordinaires de Nordair Ltée — Nordair Ltd. étaient en cours et 28,502 actions additionnelles furent réservées pour des options à venir. Les options en cours peuvent être exercées à \$5.00 par action. Des options pour 30,000 actions expirent le 31 décembre 1971 et le solde le 28 février 1973.

Actions sous option:

Administrateurs et officiers seniors de la compagnie	99,329
Autres employés de la compagnie	4,006
Actionnaires et autres	<u>195,840</u>
	<u>299,175</u>

## 4. Renseignements statutaires

	1970	1969
Nombre d'administrateurs	11	11
Rémunération des administrateurs	\$8,500	\$4,500
Nombre d'officiers	12	12
Rémunération des officiers	\$240,358	\$199,390
Nombre d'officiers qui sont aussi administrateurs	5	5

## 5. Bénéfice par action

	1970	1969
Bénéfice par action, compte non tenu du poste extraordinaire	\$ .25	\$ .24
Bénéfice par action	.35	.24
Bénéfice entièrement dilué par action compte non tenu du poste extraordinaire	.25	.24
Bénéfice entièrement dilué par action	.33	.24

Le bénéfice par action est basé sur une moyenne pondérée d'action en circulation durant l'année.

Le bénéfice entièrement dilué par action est calculé en supposant que les options d'achats d'action de 299,175 actions ordinaires (1969 — 301,176) à \$5.00 aient été exercées au début de l'année et que les fonds obtenus de cette source aient été investis pour produire un rendement annuel de 10% avant impôts sur le revenu.

Le montant du revenu par action après impôts sur le revenu était de \$0.24 (1969 — \$0.24).



## Dettes à long terme au 31 décembre 1970

DESCRIPTION DE LA DETTE	TAUX D'INTÉRÊT	DESCRIPTION DE LA GARANTIE	REMBOURSEMENT	1970	1969
<b>1. Banque de Montréal</b> Emprunt échéant le 30 septembre 1970	7%	—	—	\$ —	\$ 289,000
<b>2. Banque de Montréal</b> Emprunt échéant le 31 décembre 1975	Préférentiel plus 2%	Obligations première hypothèque garanties par une première charge fixe et spécifique sur tous les biens et l'équipement mobiliers et immobiliers et tous les droits détenus en aucun temps ou acquis par la suite avec, en plus, une première charge flottante. La charge spécifique décrit toute la flotte aérienne et l'équipement s'y rapportant de même que tous les biens immobiliers que la compagnie possédait à la date de signature le 28 mai 1968.	59 versements mensuels de \$125,000 chacun, de janvier 1971 à novembre 1975, et un paiement final de \$17,000 le 31 décembre 1975	7,392,000	6,150,000
<b>3. Banque de Montréal</b> Emprunt échéant le 2 janvier 1974	Préférentiel plus 1½%	Première hypothèque fixe et spécifique et gage et nantissement, 8%, sur le Boeing 737-242C CF-NAQ, y compris les moteurs et tout autre équipement qui se rapporte au dit avion, de même qu'une charge flottante sur ces mêmes biens.	6 versements semi-annuels de \$114,000 chacun, de janvier 1971 à juillet 1973, et un paiement final de \$116,000 en janvier 1974	800,000	—
<b>4. Nordair Holdings Ltd.</b> Emprunt échéant le 15 janvier 1973	7%	Obligations deuxième hypothèque 7% garanties par une charge fixe et spécifique et par le gage et le nantissement de tous les biens et l'équipement mobiliers et immobiliers (la description des biens est la même qu'à l'article 2 ci-dessus).	A la date d'échéance	1,011,000	1,011,000
<b>5. The Boeing Company</b> Emprunt échéant le 31 décembre 1975 (\$1,600,000 en fonds américains)	Préférentiel plus 2%	Obligations première hypothèque 8% garanties par une première charge fixe et spécifique et par le gage et le nantissement de deux Boeing 737-242C CF-NAB et CF-NAH, y compris les moteurs et deux nécessaires pour modifications, et tout l'équipement qui se rapporte aux dits avions, de même qu'une charge flottante sur ces mêmes biens.	A la date d'échéance ou plus tôt si les bénéfices ou le cash flow de Nordair Ltée — Nordair Ltd. excèdent des minima déterminés	1,648,000	1,728,000
Billets à payer échéant le 15 mai 1977 (\$202,240 en fonds américains)	6%	Remboursement garanti par la Banque de Montréal aux termes de l'article 3 ci-dessus.	7 versements semi-annuels commençant le 15 mai 1974	208,307	—
<b>6. Export-Import Bank of the United States</b> Billets à payer échéant le 15 mai 1977 (\$1,817,444 en fonds américains)	6%	Remboursement garanti par la Banque de Montréal aux termes de l'article 3 ci-dessus.	7 versements semi-annuels commençant le 15 mai 1974	1,871,967	—
<b>7. Short Bros. &amp; Harland Ltd.</b> Emprunt échéant le 31 octobre 1974	6½%	Billets à payer.	8 versements semi-annuels commençant le 30 avril 1971	342,330	—
			Portion exigible	1,820,861	1,297,000
				<b>\$11,452,743</b>	<b>\$7,881,000</b>

En vertu des termes des actes de fiducie, la compagnie s'est engagée, de même que ses filiales ou sa compagnie-mère, à ne pas, sans avoir obtenu le consentement du prêteur: (i) déclarer ou payer de dividendes; (ii) dépenser plus de \$200,000 de dépenses en capital dans aucune année; (iii) réduire aucune

classe d'actions de son capital-actions ou changer la composition de ce dernier; (iv) encourir de dettes à titre de caution ou d'endosseur, sauf dans la marche ordinaire des affaires; (v) grever ses biens.

## Auditor's Report

To The Shareholders  
Nordair Ltée — Nordair Ltd.

We have examined the consolidated balance sheet of Nordair Ltée — Nordair Ltd. and its subsidiaries as at December 31, 1970 and the consolidated statements of earnings and retained earnings and source and application of funds for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion these consolidated financial statements present fairly the financial position of the companies as at December 31, 1970 and the results of their operations and the source and application of their funds for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Riddell, Stead & Co.

January 23, 1971

## Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de  
Nordair Ltée — Nordair Ltd.

Nous avons examiné le bilan consolidé de Nordair Ltée — Nordair Ltd. et ses filiales au 31 décembre 1970 ainsi que l'état consolidé des bénéfices et des bénéfices non répartis et l'état consolidé de la provenance et de l'utilisation des fonds de l'année terminée à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables ainsi que les sondages des registres comptables et autres preuves à l'appui que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière des compagnies au 31 décembre 1970, ainsi que les résultats de leur exploitation et la provenance et l'utilisation de leurs fonds pour l'année terminée à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'année précédente.

Riddell, Stead & Cie

Le 23 janvier 1971



## FIVE YEARS IN REVIEW

## TABLEAU COMPARATIF DE CINQ ANNÉES

Years Ending  
December 31

1970

1969

1968

1967

1966

L'exercice se terminant  
le 31 décembre

(Dollars in thousands except where indicated by \*)  
(En milliers de dollars sauf les cas indiqués par \*)

### Earnings Statistics

### Statistiques sur les bénéfices

Revenue						Revenu
Passengers	\$ 3,599	\$ 3,020	\$ 1,203	\$ 1,119	\$ 900	Passagers
Mail	542	540	389	332	251	Courrier
Cargo	2,546	1,963	1,206	1,018	937	Fret
Excess Baggage	119	89	79	76	44	Excédent de bagage
Contract Flying	1,533	1,238	1,157	1,238	1,239	Vols sous contrats
Charter	4,049	2,778	2,540	2,193	3,414	Affrètement
Non-Flying	408	354	145	95	115	Autres
Total Revenue	<u>\$12,796</u>	<u>\$ 9,982</u>	<u>\$ 6,719</u>	<u>\$ 6,071</u>	<u>\$ 6,900</u>	Revenu total
Earnings before income taxes and extraordinary item	\$ 904	\$ 785	\$ 343	\$ 179	\$ 785	Bénéfices avant impôts sur le revenu et poste extraordinaire
Earnings before Income Taxes	1,066	785	343	179	785	Bénéfices avant impôts sur le revenu
Earnings for year	579	388	126	669	286	Bénéfices de l'année
Percentage of Revenue	4.5%	3.9%	1.9%	11.0%	4.1%	Pourcentage du revenu
Depreciation	1,048	850	311	381	392	Amortissements
Interest — Net	1,021	587	(54)	73	61	Intérêts, Net
Per Share (based on outstanding shares as at Dec. 31, 1970)*						Par action (actions en circulation au 31 décembre 1970)*
Cash Flow from Operations	1.29	1.03	0.45	0.70	0.47	Fonds provenant de l'exploitation
Net Earnings	0.35	0.24	0.08	0.40	0.17	Bénéfices nets

### Financial Position Statistics

### Statistiques sur la situation financière

Working Capital	(1,380)	682	238	191	317	Fonds de roulement
Ratio*	—	1.16	1.09	1.08	1.15	Coefficient*
Accounts Receivable — Trade	1,421	1,879	811	730	1,238	Comptes à recevoir
Inventories	591	407	533	430	413	Inventaire
Fixed Assets — at cost	21,990	14,210	9,596	6,615	3,836	Immobilisations — au coûtant
Accounts Payable	1,909	2,864	1,031	906	1,124	Comptes à payer
Long Term Debt	13,274	9,178	4,414	2,900	1,024	Dette à long terme
Deferred Income Taxes	1,080	600	210	—	—	Impôts sur le revenu reportés
Shareholders' Equity	5,359	4,780	3,756	2,005	1,437	Avoir des actionnaires
Per Share (based on outstanding shares as at Dec. 31, 1970)*	3.25	2.89	2.27	1.21	0.87	Par action (actions en circulation au 31 décembre 1970)*

(Figures in units as indicated)  
(Chiffres en unités, tel qu'indiqués)

### Other Statistics

### Autres statistiques

Number of Employees (as at Dec. 31)	385	382	266	295	284	Nombre d'employés (au 31 décembre)
Revenue per Employee (as at Dec. 31)	\$33,236	\$26,131	\$25,259	\$20,580	\$24,296	Revenu par employé (au 31 décembre)
Passenger Miles Flown ('000's)	115,967	93,858	75,327	43,424	56,229	Passagers — milles parcourus ('000')
Ton Miles Flown ('000's)	9,613	7,955	4,756	5,187	6,359	Tonnes — milles parcourus ('000')
Aircraft Miles Flown ('000's)	4,462	3,781	2,587	2,544	3,001	Avions — milles parcourus ('000')



## **The Nordair Planes**

### **“versatility in the air”**

Nordair's aircraft fleet matches the diversity of its operations. In 1970, 4,462,000 aircraft revenue miles were logged, an increase of 18% over the previous year. The fleet at December 31, 1970 comprised: 3 Boeing 737's, 1 DeHavilland Twin Otter DHC-6, 1 Short Bros. Skyvan SC-7 and 8 piston aircraft.

Due to the expansion of its scheduled services, an excess demand in the charter market and a need for more flexibility in available aircraft hours, a fourth 737 was purchased and placed in service in mid June of 1971.

Nordair utilizes short take-off and landing type aircraft in the more inaccessible northern settlements as well as conventional piston aircraft based in Frobisher Bay.

This “versatility in the air” throughout its operations, permits the Company considerable flexibility in achieving a profitable utilization of its aircraft while meeting its diverse cargo and passenger requirements.

### **“In Flight to the North”**

On March 19, 1969, the first jet to land in the Canadian Arctic touched down in  $-15^{\circ}$  temperatures. It was a Nordair 737 at Hall Beach on the Melville Peninsula and one of the first landings on a gravel runway after the 737 was certified for such operation.

In the years prior to touch down, Nordair had been servicing Northern Quebec and the Eastern Arctic with piston aircraft. Today, the 737's add a new dimension in time and economy to Nordair's cargo and passenger services, the flying time between Montreal and Frobisher Bay having been shortened from 7.25 hours to 3 hours in the decade 1960 to 1970. From Montreal Nordair now effectively serves the most remote northern areas including Resolute Bay. Nordair's scheduled Arctic flights and charters with piston and turbo-prop aircraft, link the smaller settlements with the primary distribution points.

Nordair is “in flight to the north” an average of more than one jet flight per day during the year.

## **La flotte de Nordair**

### **Une grande souplesse d'utilisation**

La flotte de Nordair est adaptée à la diversité de son exploitation. En 1970, les appareils de Nordair ont couvert 4,462,000 milles, soit une augmentation de 18% par rapport à l'année précédente. Au 31 décembre 1970, la flotte était composée des appareils suivants: trois Boeing 737, un DeHavilland Twin Otter DHC-6, un Short Bros. Skyvan SC-7 et huit appareils à moteurs à pistons.

Le développement des services réguliers, l'essor de la demande de vols nolisés et le besoin d'une plus grande marge de disponibilité des appareils ont amené la Compagnie à acquérir un quatrième 737. Celui-ci a été mis en service à la mi-juin 1971.

Nordair utilise des appareils pouvant décoller et atterrir sur les pistes courtes des aérodromes du Nord les plus reculés, aussi bien que des appareils à moteurs à pistons.

Ces derniers sont basés à Frobisher Bay.

La souplesse d'emploi de tous ces appareils laisse à Nordair une considérable latitude d'exploitation qui lui permet d'utiliser toute sa flotte de façon rentable tout en donnant satisfaction à la demande de transport de fret et de passagers.

### **En vol vers le nord**

Le 19 mars 1969, par une température de moins  $15^{\circ}$ , un avion à réaction atterrissait pour la première fois dans l'Arctique canadien. Il s'agissait du 737 de Nordair qui venait de se poser à Hall Beach, dans la péninsule de Melville et un des premiers atterrissages sur piste de gravier après l'émission du certificat autorisant de tels atterrissages avec un 737. Nordair desservait déjà bien avant cette date, au moyen d'avions à hélices, le nord du Québec et l'est de l'Arctique canadien. Les 737 ont permis d'accélérer et de rendre plus économiques les services fret et passagers: la durée de vol entre Montréal et Frobisher Bay est passée, au cours des années soixante à soixante-dix, de 7.25 heures à 3 heures. Nordair dessert maintenant régulièrement à partir de Montréal les agglomérations les plus septentrionales, y compris Resolute Bay. De plus, au moyen de ses avions à moteurs à pistons et à turbopropulseurs, la Compagnie relie les petits villages de l'Arctique aux centres de distribution principaux. Désormais, Nordair assure en moyenne plus d'un vol par jour vers le Nord, pendant toute l'année.







(Left) Three stewardesses and a purser who reflect our image of efficient and courteous service to the travelling public.

(Right) Mr. and Mrs. Jonah Kelly photographed at Dorval at the time of a reception held by Nordair in Ottawa on May 12, 1971 to celebrate the tenth anniversary of scheduled air service to the Arctic. Mr. Kelly works with the C.B.C. at Frobisher Bay and is a member of the Town Council.

A Nordair Skyvan SC-7 turbo-prop aircraft at Pangnirtung, one of the Baffin Island points served by scheduled service from Frobisher Bay. Besides being an industrious settlement, it is a favourite of fishermen as well as mountain climbers.

(Gauche) Trois hôteses et un chef de cabine, symbolisent le service efficace et courtois qui est fourni aux voyageurs de Nordair.

(Droite) M. et Mme Jonah Kelly, photographiés lors de leur passage à Dorval à l'occasion d'une réception que Nordair a donnée le 12 mai 1971 à Ottawa pour célébrer le dixième anniversaire de sa liaison régulière avec l'Arctique. M. Kelly est employé de Radio-Canada à Frobisher Bay et conseiller municipal de la ville.

Un Skyvan SC-7, avion turbo-propulsé de Nordair à Pangnirtung. Cette petite localité est l'une des agglomérations de l'île de Baffin desservie régulièrement à partir de Frobisher Bay. Village actif, c'est aussi un lieu fréquenté par les pêcheurs et les alpinistes.

## "Southern Scheduled Service"

Nordair operates a scheduled service between Montreal, Ottawa and Hamilton. Metropolitan Hamilton is Ontario's second community and one of its major industrial and commercial centres. In the first full year of operation in 1970, 67,400 passengers were carried between Montreal/Hamilton with an average of about three flights per day. The addition of the Ottawa service in April 1971 and the increase in the frequency between Montreal and Hamilton to four flights per day is expected to increase the revenue produced by about one-third in this portion of the Canadian "high traffic" corridor, stretching from Montreal to Windsor. Special attention is placed on providing convenient scheduling for the businessman and weekend traffic, in addition to maintaining the high standards of Nordair's in-flight service.

## "To 90° in the Shade"

In 1970, revenue from charter services increased by 38.8% from \$4,016,000. in 1969 to \$5,574,000. including piston, turbo-prop and jet flights to Domestic, United States, Bahamas, Caribbean and Mexican destinations from all points in Canada. The largest volume of charter revenue was derived from flights to the Bahamas and the Caribbean and amounted to \$2,145,000. Flights to Freeport, Nassau, Jamaica, Barbados and other Caribbean points produced a 67% increase in revenue over 1969.

The outlook for the charter business is optimistic with the increase in leisure time and the ease and economy with which the public are able to travel to popular resort areas.

## Services au sud

Nordair assure une liaison régulière entre Montréal, Ottawa et Hamilton. Hamilton et sa région constituent le deuxième centre urbain de l'Ontario et l'un des plus importants centres industriels et commerciaux de cette province. 67,400 passagers furent transportés sur notre ligne Montréal-Hamilton au cours de la première année complète d'exploitation en 1970 avec, en moyenne, trois vols par jour. On s'attend à ce que l'ouverture de la ligne vers Ottawa, entrepris en avril 1971, ainsi que le passage à la fréquence de quatre vols par jour entre Montréal et Hamilton, augmenteront d'environ un tiers le revenu provenant des services assurés dans le corridor aérien très fréquenté qui s'étend de Montréal à Windsor. Une attention toute spéciale a été apportée aux horaires de ces vols afin d'offrir des heures de départ commode aussi bien pour les hommes d'affaires que pour les voyageurs de fin de semaine, et cela tout en maintenant la qualité exceptionnelle du service en vol.

## 90° à l'ombre

Les revenus tirés par Nordair en 1970 de ses services de nolisement ont augmenté de 38.8%, passant de \$4,016,000 en 1969, à \$5,574,000, y compris les revenus tirés des vols d'avions à moteurs à piston et d'avions à réaction vers des destinations situées au Canada, aux Etats-Unis, aux Bahamas, aux Antilles et au Mexique, à partir de tous les points de départ au Canada. Ce sont les vols nolisés vers les Bahamas et les Antilles qui ont rapporté le chiffre d'affaires le plus important, avec \$2,145,000. Les vols à destination de Freeport, Nassau, la Jamaïque, la Barbade et autres points des Caraïbes ont produit une augmentation record de 67% par rapport aux chiffres de l'année 1969.

Les perspectives du marché des vols nolisés sont très bonnes étant donné l'accroissement des loisirs, de même que la modicité du prix des transports aériens et la facilité avec laquelle le public peut se rendre sur les lieux de villégiature les plus fréquentés.







(Left) Members of the maintenance team working on a B-737 landing gear in the Nordair hangar at Montreal International Airport.

(Right) A group of tourists arrive on a Nordair charter flight in Barbados, one of the many Caribbean, Mexican and other Southern destinations for inclusive tour and affinity group travel.

A Nordair B-737 approaches the airport at Hamilton, Ontario, the center of the heavily populated South - Eastern Ontario industrial region.

(Gauche) Cette équipe d'entretien travaille sur le train d'atterrissage d'un B-737 au hangar de Nordair, à l'aéroport international de Montréal.

(Droite) Ce groupe de touristes arrive par avion Nordair nolisé à la Barbade. La Barbade, de même que de nombreuses autres îles des Antilles, des villes du Mexique et du sud des Etats-Unis sont desservies par Nordair qui transporte des groupes "affinité" ou à tarif "tout compris".

Un B-737 de Nordair approche de l'aéroport de Hamilton, dans le sud-est de l'Ontario, centre industriel d'une région fortement peuplée.

## The Nordair Future "an expanding horizon"

Nordair's development over the last 24 years has been significant. Today the Company faces new challenges. Paramout is the expansion of destinations and further penetration of its markets to broaden the revenue base, while maintaining profitability in all sectors of the operations. In addition to the purchase of the fourth B-737 jet in the spring of 1971, in order to improve its Dewline service Nordair will take delivery of a Fairchild FH-227 in September. This will replace two piston aircraft now being used. The extension of its southern scheduled services from Hamilton to Pittsburgh beginning in September, 1971 will provide a link between the two major steel cities of Canada and the United States. A scheduled service from Montreal and Fort Chimo to Deception Bay previously served by charter began in the spring of 1971, and the resumption in June of the Montreal to Chibougamau service discontinued in January of 1970 are further actions designed to profitably broaden the revenue base.

The Company looks forward to the results of the negotiations begun in the fall of 1969 with Air Canada for the transfer of certain domestic routes to Nordair, and the pending decision on the applications to the Air Transport Committee for scheduled routes from Frobisher Bay to Yellowknife and from Hamilton to Windsor, Ontario. Development of the natural resources of the north particularly the Northern Quebec and Resolute Bay areas provide an increasingly hopeful outlook for the future. In addition, Nordair is up-grading the quality of its services by improving schedule convenience, ground and in-flight service, and by exploring new methods to provide less costly, more efficient transportation.

The Company's long term growth potential within the airline industry is an "expanding horizon".

## Nordair et l'avenir

### Un horizon sans limites

Le développement de Nordair au cours des vingt-quatre dernières années a été des plus remarquables. Aujourd'hui, Nordair fait face à de nouveaux défis. Il est en effet primordial d'étendre le réseau de la Compagnie et de pénétrer sur des nouveaux marchés afin d'élargir les sources de revenus tout en maintenant la rentabilité de tous les secteurs de l'exploitation. La Compagnie a acquis un quatrième B-737 à réaction au printemps de 1971 et elle a actuellement en commande un Fairchild FH-227 qui sera livré en septembre 1971. Cet appareil permettra d'améliorer les services assurés sur la Dewline et remplacera deux appareils à moteurs à pistons présentement en service.

En septembre 1971, nous relierons Hamilton à Pittsburgh, c'est-à-dire les capitales de l'acier du Canada et des Etats-Unis.

Au printemps de cette année, la Compagnie a commencé d'assurer un service régulier entre Montréal, Fort Chimo et Deception Bay. Ces derniers centres n'étaient desservis jusqu'alors que par vols nolisés. En outre, Nordair a repris en juin 1971 le service Montréal-Chibougamau qui avait été supprimé en 1970. Ces décisions ont été prises afin d'élargir nos sources de revenus de manière rentable. Plusieurs facteurs permettent à la Compagnie d'envisager l'avenir avec beaucoup d'optimisme. Ce sont, premièrement l'intensification de la mise en valeur des ressources naturelles du nord canadien, plus particulièrement dans les régions du nord du Québec et de Resolute Bay; deuxièmement, les résultats attendus des négociations entreprises à l'automne 1969 avec Air Canada en vue du transfert à Nordair de certaines lignes intérieures; troisièmement, les décisions qui doivent être prises à la suite des demandes déposées devant la Commission des transports aériens en vue de la création d'un service régulier entre Frobisher Bay et Yellowknife et entre Hamilton et Windsor.

De plus, Nordair améliore constamment la qualité du service qu'elle fournit à ses clients en modifiant ses horaires pour les rendre plus commodes, en améliorant le service en vol et au sol, et en étudiant de nouvelles méthodes visant à fournir le meilleur transport possible au plus bas prix possible.

Les possibilités d'expansion à long terme de Nordair ne rencontrent qu'un horizon sans limites.





	<b>Offices Bureaux</b>	<b>Reservations Réservations</b>
--	----------------------------	--------------------------------------

Cape Dyer	Dye Main 38	Dye Main 38
Chibougamau	276-4156	(WATS) 800-361-6443
Deception Bay	CJT 988	CJT 988
Fort Chimo	Radio 855	Radio 855
Frobisher	217	393
Great Whale Poste-de-la-Baleine	Radio 219	Radio 219
Hall Beach	Fox Main 38	Fox Main 38
Hamilton	364-8821	525-9090
Montreal	636-3511	636-3500
Ottawa	232-0940	235-1825
Pittsburgh	771-7375	391-6351
Resolute	960	960
Toronto	363-8097	363-8097